

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ім. М. ОСТРОГРАДСЬКОГО
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В. ДАЛЯ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
UNIVERSITY OF ZILINA IN ZILINA
TECHNICAL UNIVERSITY OF SOFIA
TADEUSZ KOŚCIUSZKO CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
POZNAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
UNIVERSITY OF OCCUPATIONAL SAFETY MANAGEMENT IN
KATOWICE
KAZIMIERZ PULASKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND
HUMANITIES IN RADOM
LANZHOU JIAOTONG UNIVERSITY
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**Тези доповідей
міжнародної науково-технічної конференції**

«ТЕХНОЛОГІЇ ТА ІНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТУ»

Харків 2018

Міжнародна науково-технічна конференція «Технології та інфраструктура транспорту», Харків, 14 – 16 травня 2018 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. - с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та будівельної галузі за такими секціями: технології виготовлення та відновлення виробів транспортного призначення; проектування, виробництво та сервіс засобів транспорту; транспортні технології та логістика; проблеми безпеки на транспорті, в промисловості та інфраструктурі; захист довкілля, екологічна безпека та ресурсозберігаючі технології; забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту і промисловості; інтеграційні процеси фінансово-економічного розвитку транспортної галузі.

<i>О. В. Комеліна, В. П. Дубіщев, Н. Л. Панасенко, М. В. Лисенко</i> МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ	476
<i>О. А. Кравченко</i> ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСОВ ПАО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»	478
<i>О. А. Криворученко</i> ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	480
<i>Н. М. Лисьонкова, О. А. Єрмоленко</i> ФІНАНСОВІ ПРОБЛЕМИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ ВАНТАЖНОЇ ТЯГИ В УКРАЇНІ	482
<i>В. Ф. Мінка, І. В. Підопригора</i> ВПЛИВ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В МІЖНАРОДНІЙ ТРАНСПОРТНІЙ ІНФРАСТРУКТУРІ НА РОЗВИТОК ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ	484
<i>М. М. Мороз, О. В. Мороз, С. О. Король, В. Л. Хорольський, К. В. Васильковська</i> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ	486
<i>М. В. Найдьонова, Н. М. Бонцевич, В. К. Сідельнікова</i> СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ ФІНАНСОВОЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ	488
<i>Т. С. Обидєннова, Ю. Е. Дуднєва, В. І Чобіток</i> ОСОБЛИВОСТІ ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ НА ПІДПРИЄМСТВІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	490
<i>В. Б. Родченко, Ю. І. Прус, М. С. Свіденська, Д. М. Хрипунова</i> ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ СКЛАДОВОЇ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОЦЕСІВ ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ	493
<i>О. Д. Стешенко, В. В. Масалигіна, О. В. Саленко</i> ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ Й ІНТЕГРАЦІЇ	495
<i>В. М. Тіманюк, Ю. Ю. Черненко</i> ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ ЯК ОДИН З ОСНОВНИХ НАПРЯМКІВ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	497

ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ СКЛАДОВОЇ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОЦЕСІВ ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ

ASSESSMENT OF THE TRANSPORT COMPLEX IN PROVIDING ECONOMIC SPATIAL DEVELOPMENT OF THE TERRITORIES

д-р екон. наук В.Б. Родченко, Ю.І. Прус, М.С. Свіденська, Д.М. Хрипунова
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна (м. Харків)

V.B. Rodchenko, D.Sc. (Econ.), Yu.I. Prus, M.S. Svidenska, D.M. Khripunova
V.N. Karazin Kharkiv National University (Kharkiv)

Реформи децентралізації, що відбуваються в Україні, обумовлюють посилення вимог до рівня просторової інтеграції населених пунктів, якості транспортної доступності периферійних територій та підвищення соціально-економічної динаміки. Досвід функціонування перших об'єднаних територіальних громад (ОТГ) засвідчив, що проблема якісного транспортного сполучення громади є важливим чинником, який істотно впливає на динаміку соціально-економічного розвитку, уможливаючи (чи обмежуючи) розвиток секторів економіки, залучення інвестицій, забезпечення якості життя населення.

Транспорт прийнято вважати ключовим чинником формування економічного та соціального простору. Більше того, розвиток наукової думки та практика господарювання засвідчує посилення його ролі: стратегія «Європа-2020» розглядає чинник транспортної доступності як один з основних [1]; при оцінці рівня соціально-економічного розвитку економіки все частіше увага приділяється виключності та інклюзивності [2].

Транспортний сектор є економічно значимим: у 2017 році майже 1 млн підприємств в ЄС спеціалізувалися на наданні транспортних послуг, генеруючи 308 млрд євро доданої вартості в ЄС-28, що склало 12,7% доданої вартості сектора послуг (без врахування фінансових послуг). На транспорті було зайнято 7,4 млн осіб чи 10,9% працюючих у секторі послуг (без врахування фінансових послуг). Євроінтеграційний вектор спрямування України визначає необхідність удосконалення ролі транспортної інфраструктури, і, в першу чергу, стану автодоріг. Загалом в Україні площа ям на дорожньому полотні до початку весни склала 12,2 млн м², з яких 4,6 млн м² – на дорогах національного значення і 7,6 млн м² – на дорогах місцевого значення. Експерти прогнозують збільшення площі ям до 16-18 млн м² наприкінці квітня [3].

Протягом 2017 року за участі авторів проведено дослідження якісних показників соціально-економічного розвитку об'єднаних територіальних громад

Харківської області (обсяг вибірки понад 2500 осіб). У ході дослідження висунуто гіпотезу про те, що транспортний чинник безпосередньо впливає на якість життя населення певної території, значно підвищуючи рівень суспільного включення її мешканців.

Результати дослідження засвідчили, що 7,12% опитаних прагнуть виїхати з громади при першій можливості; 23,54% вважають, що у їх громаді немає перспектив для розвитку; 29,50% відмітили, що вони просто змушені жити на території громади; 23,42% вважають свою громаду комфортним місцем для проживання; 4,08% рекомендують свою громаду для проживання іншим людям; 3,77% вважають, що їх громада є вдалим місцем для самореалізації та 8,58% опитаних хочуть, щоб на території громади проживали їх діти.

Більшість респондентів оцінили стан доріг в їх ОТГ як незадовільний, що обумовлено погодними умовами та хронічним недофінансуванням галузі. Доречно зауважити, що розподіл оцінок учасників опитування щодо стану доріг практично не відрізняється серед тих мешканців ОТГ, які цілком задоволені рівнем життя у громаді, та тих, хто має на меті змінити місце проживання.

Важливим висновком, отриманим в результаті дослідження, є визначення значущості ролі чинника стану доріг у оцінці якості життя і привабливості території. Так серед опитуваних, які позитивно оцінюють перспективи життя на території громади, на перше місце поставили проблему якості доріг 21,53%, на друге – 22,49%, на третє – 20,46%. Відсутність можливостей для забезпечення суспільної включеності мешканців громад через неякісний стан дорожнього покриття перешкоджає повноцінному використанню людського потенціалу ОТГ. Серед тих, хто незадоволений рівнем життя у громаді та прагне переїхати, 26,7% поставили проблему стану доріг на перше місце, 24,9% – на друге та 23,1% – на третє. У більшості випадків саме транспортна доступність громади стає причиною прагнення мешканців змінити місце проживання, оскільки для отримання послуг життєдіяльності належного рівня вони змушені звертатися до вищих ланок системи публічного управління, більшість з них навчаються чи працюють за межами їх ОТГ.

Таким чином, розвиток транспорту і транспортної інфраструктури визначає ефективність реалізації реформи місцевого самоврядування в Україні, можливості для розвитку бізнесу, впровадження підприємницьких ініціатив мешканців громади (передусім через розвиток сімейного фермерства та багатуокладного виробництва), підвищення якості життя місцевого населення.

Концентрація зусиль суб'єктів усіх рівнів державного управління на покращенні стану доріг дозволить змінити сприйняття населенням бачення власної ролі у розвитку держави, що сприятиме активізації суспільної активності мешканців та поживавленню соціально-економічних процесів на території громади.

[1] Europe 2020 strategy [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester/framework/europe-2020-strategy_en.

[2] В Давосе придумали альтернативу показателю ВВП. И кто теперь мировой лидер? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://meduza.io/cards/v-davose-pridumali-alternativu-pokazatelyu-vvp-i-kto-teper-mirovoy-lider>.

[3] В «Укравтодорі» назвали стан дорожнього покриття найгіршим за останні роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://dt.ua/ECONOMICS/v-ukravtodori-nazvali-stan-dorozhnogo-pokrittya-naygirshim-za-ostanni-roki-235023_.html.

УДК 338.47

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ Й ІНТЕГРАЦІЇ

FINANCIAL AND ECONOMIC SAFETY OF RAILWAY TRANSPORT IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION AND INTEGRATION

канд. екон. наук О.Д. Стешенко,

канд. екон. наук В.В. Масалигіна, О.В. Саленко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

O.D. Steshenko, PhD (Econ.), V.V. Masalugina, PhD (Econ.), O.V. Salenko

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Глобалізація й інтеграція є основними напрямками розвитку сучасної світової економіки. Найбільше активний вплив на світові інтеграційні процеси здійснює комунікаційна система окремих країн. Саме за станом транспортної складової інтеграційного процесу можна робити висновки щодо адекватності розв'язання проблем та виконання завдань, які виникають перед окремими суб'єктами, що формують світові системи.

На сьогодні світове співтовариство проводить інтенсивне формування єдиного транспортного комплексу, використовуючи територіальне розташування ресурсного потенціалу окремих держав, одночасно забезпечуючи їх інтегральне обслуговування. Однак існує багато факторів, які перешкоджають об'єднанню окремих транспортних систем в єдиний комплекс, а з тим і загальному інтеграційному процесу світової економіки. До таких факторів належить і розбіжності політики та економіки окремих країн, і національні особливості транспортного законодавства, і історія розвитку окремих видів транспорту, яка зумовила рівень їх розвитку.

Транспорт є однією з ключових сфер співпраці між Євросоюзом та Україною. Так відповідно до статті 368 Угоди про асоціацію основною метою такої співпраці є сприяння реструктуризації та оновлення транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС [1]. Але